

**CONSIDERAZIONI  
AL PROGETTO DI  
UNA STRADA  
PELL'APPENNINO  
DI BARGA DI...**

---

Francesco Bertacchi





365  
18

# CONSIDERAZIONI

AL PROGETTO

DI UNA STRADA PELL' APPENNINO DI BARGA

DI ENRICO D'AMATO-GORI

## RELAZIONE

Letta nell' Adunanza del 1 Ottobre 1872

DEL CONSIGLIO PROVINCIALE

DI LUCCA

NELL' AVV. EMILIO BERNINI



LUCCA

TIPOGRAFIA DEI FIORE DI G. BOCCHI

1872





**I**n tutti i paesi, ove sono in fiore il commercio e l'industria, la locomotiva scorre per ogni verso, nè quasi più ritrovasi un meschino villaggio, che non sia attraversato da una strada regolare. Senza contare i paesi esteri, basti, che si guardi all' antico Piemonte, ed a quello che fu fatto nella limitrofa Lombardia. Quivi esiste una rete fittissima di vie; e dopo il 1859 con febbrile lavoro si attaccarono molte ed importanti comunicazioni; ed ora si pensa al colossale passaggio dell' Alpi pel grande scopo di unirsi all' Elvezia. Mentre questo è l'esempio de' nostri fratelli dell' alta Italia, la Provincia Lucchese è ben lungi dall' imitarli. Essa non possiede che due brevi tronchi di ferrovia, che la percorrono all' estremità: e quantunque da gran tempo venisse proposta una linea che doveva ricollegarla colla superiori provincia d' Italia, ha quasi dimenticato questo progetto, rassegnandosi a stare lontana dal moto, e dalla vita italiana, sebbene si ritrovi nel centro della Penisola. Abbiamo dunque nel bisogno urgente di aprire

uovi e necessari sbocchi per non rimanere isolati; scegliendo di preferenza quelli, che si raccomandano per più utile, facile, e pratica riuscita. La costruzione della strada ferrata Livornese, il braccio di ferrovia, che si attuerà dalla ferrovia Piombese alla valle di Empoli, o di Pontedera, sempre più aggraveranno le nostre condizioni, e ci ridurranno a non avere alcuna comunicazione di commercio. Che si è fatto dopo il 1859? Nulla. Si è discusso, si è stampato sul progetto della Ferrovia lungo il Serchio; ma una vera iniziativa del Comune, o della Provincia non è esistita giammai. Se noi avessimo fatto agui stesso per attuare questo progetto, facilmente si sarebbe ottenuto: mentre ora le probabilità di riuscita sono diminuite, o all'incirca allontanate d' anni. Bisogna pure confessarlo, siamo sempre imbevuti di pregiudizi municipali, e limitati nelle nostre idee. Non ci siamo fatti un concetto di quanto possiamo, e non sappiamo approfittarci delle ricchezze naturali, che Dio ci ha concesse. Non si sente il bisogno di soddisfare a questi desideri, ma non troviamo chi ne prenda l'iniziativa, nè chi si rechi a premere di adunare le forze divise per favorire le industrie, i commerci, l'agricoltura, ed ogni altra fonte della nostra prosperità e cultura. Poche sono le Province in Toscana, che contengano tante ricchezze naturali, ed una popolazione intelligente laboriosa, e frugale, come la nostra. Non ostante tanti doni della natura, i suoi abitanti dalla necessità sono costretti ad emigrare, a migliaia nelle più lontane regioni!!

Le Città Toscane si sveltiscono: per ogni dove sorgono nuove costruzioni, e la Città di Lucca, un tempo rinomata per le sue fabbriche di Seta, e di Lana, e per tanti altri opifici, come trovasi al presente. È egli tempo che la Provincia Lucchese si risalti, e che faccia appello ai generosi sentimenti del Paese, ed al patriottismo dei suoi maggiori.

Nel mese di Aprile scorso il Consiglio Provinciale deliberava di costruire una linea ferroviaria con Viareggio. Se prima dell'approvazione della linea litoranea prendevasi una simile deliberazione, e stabilivasi una convenzione allo scopo di ottenere una comunicazione diretta fra Viareggio e Lucca, era sperabile che ci fosse stata concessa. Ora costretti di soddisfare ai desideri delle popolazioni di Viareggio, di Camajore, di Pietrasanta e degli altri paesi, che minacciano di distaccarsi da Lucca, costruiremo questa strada con una spesa maggiore di molti milioni! Non intendiamo con ciò di disapprovare una ferrovia con Viareggio, ben riconoscendo tutti i vantaggi, che ne deriverebbero, e che non possono trascurarsi da chi desidera innalzare la nostra provincia a livello dell'altre: ma non per tanto credasi, che si sia raggiunto tutto il possibile. Chiunque consideri lo stato economico, e le condizioni topografiche della Provincia Lucchese dovrà confessare, che uno dei mezzi più efficaci per promuovere la sua prosperità, è quella di dotarla di una comoda via, che la metta in comunicazione diretta colle popolazioni d'altre Appennino:

e certamente con una strada ferrata lungo il Sor-  
chio si provvederebbe ai più grandi particolari, ed  
universalì interessi; però se questa nel momento  
non si può ottenere, dobbiamo preparare, e creare  
quegli elementi, che è necessario raccogliere, onde  
tale impresa abbia la sua coscienza, ed una più  
facile attuazione.

•

— 6 —



## PROGETTO DI UNA STRADA PELL' APPENNINO DI BARGA

—————

Con decreto del ex Direttore Farini del 26 Agosto 1859 ordinavasi la costruzione di una strada Nazionale da Sassuolo per Castellarano Monte Fiorino e Piano del Lagotti, intermedia fra la via dei Giardini di Pieve a Pelago, e quella di Fivizzano, a fine di mettere Modena e Reggio ed i principali capi luoghi della montagna modenese in comunicazione diretta colla Toscana. Chiunque si faccia ad osservare sulla Carta Geografica, vede ben chiaro, che il territorio di Barga per la sua naturale posizione dovrebbe preceggliersi per una strada di comunicazione fra Modena, Reggio e Lucca. Il Municipio di Barga convinto della necessità ed utilità di costruire pel suo territorio una strada, che allacciassi con quella nazionale, che si va costruendo da Sassuolo, incaricava gl' ingegneri sigg. Fossi e Galzani a fare gli studi tecnici occorrenti per verificare, se ciò era possibile. Con loro rapporto del 28 Marzo 1862 dichiaravano, che pell' Appennino di Barga potevasi costruire una strada breve, pianeggiante, ed esposta in buona situazione da percorrerli in qualunque stagione, e ne raccomandavano l'esecuzione per l'utilità; ed interesse speciale della provincia.

Il Consiglio Municipale di Barga dietro il Rapporto ricevuto avanzava istanza al Consiglio Provinciale di Lucca, chiedendo che ne decretasse la costruzione a spese provinciali con sussidio governativo. Richiamato dal Consiglio Provinciale l'altro distrettuale del Borgo a Mozzano, questi ne emise una favorevole deliberazione nella seduta del 30 Marzo 1863, proponendone l'effettuazione. Nell'Adunanza del 1 Ottobre 1863, il Consiglio Provinciale richiamato dalla Relazione del Consigliere sig. Avv. Francesco Bertarocchi ad esternare il suo voto sul progetto della strada Appennino per Barga, deliberava — Il Consiglio riconosce in massima la utilità  
• della strada richiesta dalla popolazione di Barga,  
• ma prima di prendere impegni per la sua esecuzione, chiede al R. Governo se intenda, ed in  
• quale misura, di concorrere alla spesa relativa,  
• essendo questa la prosecuzione della strada Nazionale di Sassuolo alla foce delle Radici, già  
• costruita nella Provincia di Modena col concorso  
• del R. Governo — Sperimentato il partito sulla proposta suddetta è rimasta unanimemente approvata:

• Nell'Adunanza straordinaria del 23 Dicembre  
• il Cav. Prefetto comunica la risposta ricevuta dal  
• Ministero dei lavori pubblici alla Deliberazione  
• presa dal Consiglio nell'Adunanza del primo Ottobre decorso in ordine alla costruzione della strada  
• proposta dalla Comunità di Barga per mettere in  
• più agevole comunicazione la Valle del Serchio  
• colla provincia Modenese. Dalla quale emerge in  
• sostanza, che il Ministero veda con soddisfazione

• il pensiero di questa strada, e che non può a  
• meno da interraggiarcelo la esecuzione, vedendo  
• per esso soddisfatto nel sentito bisogno del ter-  
• ritorio, ed accresciuti colle aumentate costruzioni  
• i vantaggi materiali delle popolazioni interessate.  
• Dice però, che non potendo fin d' ora determina-  
• re, come chiedere il Consiglio, il limite del co-  
• corso del Governo alla spesa, si limita ad ad-  
• curare, che per quanto da essa dipenda, non  
• cesserà a promuovere a favore di detta opera tutti  
• quei soccorsi, che saranno possibili, tostochè re-  
• sulti costituito il Consorzio fra i Comuni interpe-  
• sati, e siano data le disposizioni opportune per  
• l' intraprendimento dei lavori relativi.

• Dovendosi costituire il Consorzio, soggiunse  
• il Cav. Prefetto, non si può raggiungere l' inten-  
• to se non si ottenga anzi tutto l'adesione della  
• Provincia Modanese, e dell'altre Comunità mag-  
• giornalmente interessate. Ma per interpellare si  
• quella, come questa con effetto, fa d' uopo cono-  
• scere con precisione l' ammontare della spesa in  
• relazione all' utile da conseguirsi, onde stabilire  
• la misura del concorso da chiedersi. Laonde chie-  
• se al Consiglio, chè gli piaccia risolvere, se in-  
• tenda di prendere a suo tempo a carico la  
• esecuzione del progetto definitivo e di dettaglio,  
• da che repositi non soddisfare allo scopo quello  
• sommario compilato dall' Ingegnere Fossì. Al se-  
• guito di che essendosi manifestata dal più la  
• opinione che spetti al Comune di Barga, come  
• il maggiormente interessato, è quello da cui e per-

• « Sia la domanda, il presentare un progetto pieno, e  
• completo, che dimostri in ogni sua parte l'entità  
• e l'utilità della spesa per norma delle risoluzioni  
• definitive, il presidente manda a partito la se-  
• guente proposizione, che si riscontra approvata  
• a unanimità di suffragi — L'Illustr. sig. Cav.  
• Prefetto è pregato di fare sentire al Comune di  
• Barga la convenienza di fare procedere agli stu-  
• di necessari alla compilazione di una perizia  
• completa dimostrativa in tutta la sua estensione,  
• e la entità del lavoro con ogni opportuno sviluppo  
• parallelo e di corredo, anticipandone la spesa, la  
• quale, eseguitosi l'opera, entrerà, come ogni  
• altra a fare carico del consorzio da stabilirsi —

La Comune di Barga si fece un dovere di sod-  
disfare alla richiesta del Consiglio Provinciale, or-  
dinando al sig. Ingegnere Fossi una perizia com-  
pleta e dimostrativa della strada da compiersi. Que-  
sta fu depositata al Municipio di Barga e dal me-  
desimo rimessa al Consiglio Provinciale di Lucca.

### DELIBERAZIONI MUNICIPALI.

Conosciutosi dalle popolazioni Modenesi le pre-  
mere del Consiglio Municipale di Barga ad otte-  
nere una strada pell' Appennino Barchigiano, i Mu-  
nicipj Estensi si affrettarono di esternare il loro  
pieno gradimento per un' opera, che è d'interesse  
reciproco per le due provincie Modenesi e Luc-  
chesi. Il primo fu il Municipio di Monto Fiorino,  
che prese la seguente deliberazione sotto il 28 No-  
vembre 1862. Questa è del seguente tenore :

## LA GIUNTA MUNICIPALE

Circondario di Porcillo 7 Dicembre 1864.

### ONOREVOLI SIGNORE

— Questo Consiglio Comunale nella seduta del 28 Novembre scorso sopra proposta del Consigliere Illustriss. sig. Deputato Avv. Ignazio Tonnelli ravvisò, che sarebbe stato di grande utilità, che la nuova strada Nazionale, che da Sassuolo mette per Castellarano e Monte Fiorino al varco delle Radici presso S. Pellegrino i cui lavori sono inoltrati, o proseguono con alacrità, giunta al Piano dei Lagotti si diramasse pel Salsello a Borgo ed a Lucca, ed incaricava la Giunta ad aprire la proposta trattativa con V.S. Illustriss. L'utilità di questa diramazione è di tal evidenza, che non abbisogna di dimostrazione. È l'opinione pubblica, e la posizione topografica del luogo, che additano questa linea di comunicazione, la quale metterebbe in rapporto diretto gli interessi di due grandi provincie fino a qui divise.

Ora che non esistono più i ristretti confini delle antiche dominazioni, che rendevano stranieri i popoli fratelli in casa propria, è necessario che si schiudano fra loro vie di comunicazione e di civiltà, ed una nuova vita di commercio per dare luogo ai vantaggi che rendere possono le popolazioni di queste località dannate fin ad ora alla di-

menticata, ed all'oblio. Se le loro SS. Illustriss. concorrono nella nostra idea, ed ci stimolano fortissimi di avere presa l'iniziativa per attuare un progetto, cui s'incanalano tutti interessi locali e generali. Negli affari grandi è necessario muovere grandi molle. Le provincie di Modena, Reggio, ed il Governo sono forniti ai Comuni interessati forti sussidi per progredire in un'opera dichiarata con Legge Dittatoriale di pubblica utilità. Questo illustre Municipio potrebbe spingere la Delegazione ed il Consiglio Comportamentale di Lucca a somministrare i fondi, ed a ricorrere al Governo per forti sussidi. Saremo grati alle LL. SS. Illustriss. se si compiaceranno darci un cenno di riscontro della presente, esternandoci in un affare di tanta importanza le loro voglie. Abbiamo intanto l'onore di presentarci con distinta stima e considerazione.

Il Senatore Pasciagosto

VANDRELLI

A. FANONI Segretario

Sassuolo 6 Aprile 1862.

MUNICIPIO DI SASSUOLO

PROVINCIA DI MODENA

La Commissione amministrativa della strada in costruzione, che da Sassuolo mette per Castelnuovo e Monte Fiorino al valico delle Badie pre-

se S. Pellegrino, e così nella sua delusione del 26 passato Gennaio fu sottoposto il progetto di questo riguardevole Comune, relativo al tracciamento del nuovo tronco di strada, che raggiungendosi alla sommità, si dirigesse per Saitello a Barga e a Lucca, ha dichiarato di concorrere pienamente nell'anzidetta Progetto, perchè è conosciuto di utile e comodo passaggio, e di convenire anzitutto nei riflessi, ed osservazioni, svolte nella relazione degli ingegneri incaricati della redazione del relativo tipo, e Perla. Altrettanto il sottoscritto si fa premura di comunicare alle R. SS. Ministre, ad occasione di incarico ricevuto dalla predetta Commissione, e si vale del presente incontro per rafforzare i sensi della sua più distinta stima e considerazione.

Per S. S. S. S.

L'Assessore ANTONIO

D. ANTONIO MERRANI

Dopo che il Municipio Modanese esternamente concordatamente il loro desiderio, affinchè la nuova strada nazionale Modanese promulgata pel territorio di Barga, il Municipio di Pieve a Palago richiamato dalla R. Prefettura di Modena con sua ufficiale del 27 Giugno 1863 a proporre la più utile ed orginali linee di strade consortili e comunali, che collegandosi alle Nazionali, e Provinciali, offrissero alle popolazioni comode, ed utili comunicazioni, con Deliberazione del 22 Luglio 1863 dichiarava.

Visto il, dopo diverse riflessioni fatte da diversi Consiglieri, riconosce che nel territorio di questo Comune e dei limitrofi sarebbe di grande utilità ed urgenza l'apertura delle due seguenti strade.

1. — A partire da Pieve a Pelago si potrebbe aprire una linea di strada carrozzabile, che passasse per Rinaldo, Montecreto, Sestola, Ferlao e Porretta, attraversando i cinque Comuni di tale nome al Ponte della Struttora, si potrebbe con un braccio di poca lunghezza congiungere questo paese con Lama di Montegna, e poi il Governo abbandonerebbe l'altro tratto di strada Nazionale da Lama a Barigazzo e Pieve a Pelago, nel quale in causa delle continue lavine, e movimento di terreno deve spendere ingenti somme, e risparmierebbe poco nella spesa nel minore tratto da mantenere, e nella spialata della neve. Dando esecuzione a questo progetto i Comuni suddetti ricchi per prodotti diversi, come Legname, Bestiame e Grani varrebbero a ricavare immensi vantaggi, non avendo ora alcuna strada, che li metta in comunicazione coi centri di commercio, ed ai quali vantaggi non sarebbe estraneo il Governo, mettendo in comunicazione la Città di Pistoia con la stazione della ferrovia della Porretta per mezzo di detta strada, la quale, del resto se non potesse continuare i lavori della strada ferrata tracciata fra Porretta e Pistoia, sarebbe la linea più sicura e di minore spesa per congiungere le ferrovie di Toscana con quelle di Barga con una strada ferrata.



2. — *Altra strada di molta importanza sarebbe quella, che si potrebbe aprire fra questo Comune, e quello di Barga, la quale incominciando dal Ponte di S. Anna a Pelago, e più sotto attraversasse i molti boschi di proprietà dei Comuni interessati e dei privati; e si congiungesse alla Città di Barga poco distante da Lucca. i prodotti di questi Paesi avrebbero un esito facile con la Toscana, e con poca spesa e certo vantaggio si porrebbe in comunicazione diretta la provincia di Modena e Bologna con i centri di commercio e colle stazioni ferroviarie di Toscana nel caso, che venisse effettuato il suddetto Progetto, di cui al n. 1.*

*Nel dubbio che le due summenzionate proposte possano essere accettate, questo Consiglio non azzarda promuovere il concorso dei Comuni limitrofi, ma prega la R. Prefettura, trovati effettuabili i due Progetti medesimi, a volere invocare il concorso dei Comuni summentovati, sicuri che essi di migliore volontà si presterebbero, quando siano richiesti dalla medesima R. Prefettura.*

*Quanto alla partecipazione della spesa, questo Comune, quantunque si trovi in istrettezza di mezzi non indifferenti, pure in ragione dei mezzi, dei quali può disporre non è alieno di concorrere alla sua quota di spesa; anzi offre con tutta volenterosità il proprio concorso allo scopo di di ottenere i prodotti vantaggi locali, e generali.*

---

## UTILITÀ E SPESA

Giamaì si potrà pervenire a tanto di persuadere altrui di una cosa, finchè lo spirito suo sarà preoccupato da un contrario errore, il quale, terrà per così dire, l'animo in guardia contro quella verità, che si cerca di insinuargli. Quella che vi ha di più irragionevole nella forma di pensare di questa qualità di persone si è, che tutto criticano senza conoscere essi medesimi, se le difficoltà, che presentano, siano ragionevoli. E da quando in què abbiamo noi acquistata ragione di negare affatto una proposta per alquanto difficoltà apparenti? Oh non debbano forse quelle ragioni, che ci fanno determinare a negare una cosa essere forti, e meglio fondate di quelle, che ci vengono arretrate per convincerac? Facc' opera di onesto cittadino quegli, che non si stenta cheto e tranquillo in suo dubbio, quando vedesse nella cosa pubblica, della quale si tratta, un manifesto errore; ma darebbe segno di poco giudizio, chi trattasse di cose impossibili, e non necessarie, ciò che non solo è possibile, ma anzi necessario e conforme ai dettati della ragione, e della scienza economica. In così importanti questioni non dobbiamo attenerci a dei pregiudizii, ad idee preconette e respingere qualunque cosa si proponga, solo perchè messa in campo dagli abitanti di tale, o tale altro paese; nè assentire o negare ciecamente per gradire, o favorire altrui. Ci mostrino che, una strada Appennina per

Barga non è di utilità, nè necessaria; e ci facciamo toccare con mano, che la Provincia Luccchese non ha interesse alcuno ad aprire una nuova comunicazione col Modanese, avendone altre, che corrispondono allo scopo. Ci addimostriamo che per le mutate circostanze territoriali, e per la costruzione delle strade ferrate, la popolazione d'oltre Appennino non ha interesse alcuno di venire in Toscana pel territorio Luccchese. E ci facciamo capaci, che le risorse della nostra provincia non bastano ad intraprendere questa impresa; e che quando lo possa, non dovrebbe eseguirle, potendo disporre altrimenti dei suoi mezzi con maggiore vantaggio. Ogni qual volta ce lo provino ad evidenza, noi ci diamo per vinti, e rinunciamo alle nostre proposte. Ma finchè non pervengano al loro fine di scoprire nel Progetto proposto un'erroneità di principj e di calcolo, abbandonino anche essi dal lato loro un'opposizione, che non può sostenersi.

Siamo d'accordo, che non debba intraprendere un'opera fin a che non sia stata riconosciuta utile: siamo anche d'accordo che non basta di avere un'idea dell'utilità dell'opera, che si vuole e del modo da tenersi per condurla a fine; ma aggiungiamo ancora che ci vuole di più, che sia corrispondente alle forze, di cui uno può disporre. In tutto questo siamo d'accordo; ma a noi pure concedasi, che secondo i principj della scienza economica, il debba spesse la avvantaggiare il ben essere pubblico; non è un carico per i contribuenti, ma apporta loro un beneficio, ed un vantaggio locale.

estabile. Noi crediamo che i nostri contraddittori non convergano di questa massima, poichè altrimenti avrebbero avuto cura nel presentare i loro rilievi di appoggiarli a dei fatti, a dei dati statistici atti a distruggere queste nostre ragioni. Se non l'anno fatto, o non lo fanno pel seguito, vengono a confessare che non anno una giusta idea della questione.

Infatti quali sono le ragioni, sulle quali si fondano per sentenziare, che una strada Appennina per Barga non è utile; e che costruendola, apparterrebbe una spesa soverchiante le forze della provincia? Sono asserzioni gettate là all'azzardo, senza un appoggio, senza alcun fondamento. Se avessero considerato, che passando pel' Appennino di Barga, si ha una distanza fra Modena e Lucca di soli chilometri 134; che oltre Appennino si muove una popolazione di circa 60 mila abitanti, senza tenere conto delle popolazioni della pianura; che è ricca di grangie, di bestiame, e di legname da costruzione; che questo Progetto dell' ingegnere lo capo del Genio Civile Cav. Giani fu riconosciuto di grande utilità per la provincia Lucchese; che fu dichiarato di utilità generale dal Consiglio Provinciale, e dato al medesimo un principio di esecuzione, ogni qual volta fu invitata la Comune di Barga a fare eseguire con grave spesa una perizia dimostrativa in ogni suo sviluppo dell'opera; che fu incoraggiato, ed apprezzato dal Ministro dei Lavori Pubblici; e che in una memoria pubblicata nel 1861 da un Comitato di Deputati al Parlamento, dimostravasi la

convenienza, e la necessità di una diramazione di una strada per Barga, come prosecuzione della strada Nazionale di Sasuolo al Piano dei Lagotti, non avrebbero azzardato di emettere così assurde proposizioni. Costoro non sono considerato niente di ciò: eglino criticano e contrariano il Progetto non per lui stesso, nè perchè dentro dell'animo loro non lo apprezzino, ma perchè si spaventano della spesa. Mettono innanzi l'imposizioni accrescite, i nuovi balzelli, che ci piovono addosso; il crittismo, l'atrofie dei luchi, e tante altre belle cose; e dopo avere sciarinato quest'ampio apparecchio, credono di avere ragione per concludere, che sarebbe una follia d'impegnarsi in una spesa esuberante alle nostre forze. A tali peremore noi rispondiamo; che ogni qual volta la Provincia, non si lascia afferrire dalla spesa di 10, o 12 milioni previsti per la ferrovia con Viareggio, molto meno potrà spaventarsi di una spesa di poco più, che trecento mila franchi, che tanto richiedansi per dare l'attuazione della strada per Barga, non considerato il sussidio del Ministro promesso. Eglino non riflettono, che se giungessero a provare, che la Provincia non è in grado di sborsare trecento mila franchi per un'opera di utilità generale, vorrebbero a confessare l'impossibilità d'impegnarsi in imprese, che richiedono dei milioni.

Grazie a Dio, non è egli vero, che siamo caduti sì a basso, e che la miseria tanto ci amalga, perciocchè possediamo un territorio fertile, e l'acquedotto del Serchio, quando fossero utilizzate per opi-

fici di ogni genere, trasformerebbero la nostra Provincia in provincia essenzialmente industriale. Ma per raggiungere a tale stato di cose devonsi incitare l'attività, accrescere l'industria, promuovere lo spirito di associazioni; ciò che non può ottenersi che aprendo facili comunicazioni con le limitrofe popolazioni per promuovere un attivo scambio d'importazione, e di esportazione. Questo non si è fatto fino a qui, e perciò la Provincia Lucchese non ha per anche conseguita quella prosperità economica e commerciale, che l'è riservata; mentre Pisa, Siena, e Pistoja s'ingrandiscono, dando prova di vita di operosità sempre crescente. Questi sono fatti, che tutti conoscono, e che bene si considerano, consigliano di ricorrere a rimedi opportuni.

#### STRADA MILITARE

Una strada che congiunga a Modena, ed a Reggio è richiesta non solo dall'interesse della Provincia, ma è di necessità urgente per la Nazione. In questa nuova comunicazione noi vi scorgiamo di più dell'interesse locale, un interesse Nazionale, un'interesse politico. Noi leggiamo, non è gran tempo, quanto appreso — Una strada che congiunga direttamente le antiche Provincie alla Toscana è voluta da tutti i riguardi dell'attuale condizione, e il trasporto della capitale a Firenze si aggiunge jeri a tutto quanto prima poteva essere detto, una strada che congiunga la Toscana alla Lombardia fu riconosciuta necessaria fin

— 21 —

« d' allora, che ha posto mano al Progetto Par-  
 « ma — Pontremoli — Sarsana, e questo pure di-  
 « versa più urgente nell' ultimo avvenimento po-  
 « litico, che muta interamente il nostro sistema  
 « interno di gravitazione. L' Italia ha accettato il  
 « sacrificio di cambiare la sede del suo governo  
 « nella fiducia, che, nelle nuove condizioni, le tor-  
 « ra più facile l' impresa di parlare a compimento  
 « l' opera della sua indipendenza. L' Italia crede, che  
 « quest' opera non possa essere compiuta senza una  
 « guerra difficile, lunga, che sarà lo sforzo ulti-  
 « mo, ma certo maggiore d' ogni altro. Quando  
 « tale guerra debba essere combattuta, tutti i mezzi  
 « propri ad assicurarsi l' esito devono essere com-  
 « pleti, tutti i modi già pronti per fare fronte ad  
 « eventuali rovesci, che potrebbe essere danno su-  
 « premo, non avere preveduto. Per due Corpi di  
 « Armata distesi sul Po, e sul Mincio, unica stra-  
 « da dall' uno all' altro è la linea Piacenza Parma  
 « e Bologna, e nessuna diretta comunicazione, re-  
 « stando le cose nello stato attuale, vi sarebbe fra  
 « la capitale ed il Corpo operante sul Mincio. Es-  
 « sendo la linea Piacenza, Parma Bologna, affatto  
 « scoperta in tutta la sua parte naturale, uno sca-  
 « co anche poco decisivo sofferto da uno dei Cor-  
 « pi d' Armata avrebbe per immediata consequen-  
 « za la distruzione della linea di comunicazione e  
 « la separazione che farebbe impossibile il vice-  
 « devolo aiuto, la linea militare essendo la Capita-  
 « le dello Stato a Firenze, ed essendo tale la po-  
 « sizione dell' obiettivo delle nostre operazioni mi-

- illari da costringere a seguire linee di opera-
- zioni esterne a quelle che devono seguire i ne-
- mici, riesce di suprema necessità di avere una
- strada ritirata dalla fronte, e coperta dai mede-
- simi ostacoli che coprono la Capitale dello Stato.
- Per questa strada coperta i corpi d'Armata, che
- operano convergendo ad uno stesso obiettivo,
- potranno felicemente sostenersi anche nel caso,
- che la sorte delle battaglie all'uno o all'altro
- possa essere sfavorevole ».

Queste sagge considerazioni addimostrano ad evidenza l'interesse dello stato ad aprire delle nuove comunicazioni, che lontane dalla fronte, e coperte dalle naturali posizioni congiungano Firenze con Piacenza, e con Bologna. Noi costruiamo la linea ferroviaria per Genova; noi costruiamo l'altra Parma-Spezia, linee tutte considerate dal lato militare ad assicurare il trasporto del materiale dei depositi degli arsenali del Piemonte.

Noi abbiamo di già la linea Fivola Bologna, la sola che unisce presentemente Firenze a Bologna e Piacenza. Ancora che in caso di guerra, non venga parzialmente interrotta come dicemmo giustamente nell'osservazioni sopra riportate, servirà pel trasporto delle truppe, e di una parte del materiale, non però pel trasporto dell'Artiglieria, per la quale atteso l'immenso materiale, che seco strascina, conviene servirsi delle strade rotabili.

Secondo l'opinione dei nostri tattici, essendo Firenze, Capitale d'Italia, base principale dell'operazione dell'esercito Italiano; e di necessità che,



da questa parlano; più strade, e mezzi di comunicazione sicuri e difendibili, per quali rifornire e rinforzare l'Esercito Italiano operanti nella Valle del Pò. A raggiungere un tale intento dovremo dunque avere una strada, che congiunga più direttamente che sia possibile Firenze e Bologna, Piacenza, e sia coperta dalle medesime posizioni, che sono di difesa della stessa Capitale. La linea di Genova, come l'altra Parma-Spezia, percorrendo una linea scoperta lungo il mediterraneo, non si possono strategicamente considerare linee militari in difesa di Firenze; talchè rimarrebbe per rifornire l'Esercito sul Pò, e come mezzo di difesa della Capitale, la sola linea Pistoja-Bologna. Non è ammissibile, che questa sola comunicazione basti all'esigenza di una guerra, talchè è suprema necessità per la salvezza dello stato di collegare Firenze con altre comunicazioni colla linea del Pò. Ciò si otterrebbe colla strada pel' Appennino del territorio Lucchese, come quella che porta quasi in linea retta a Reggio e Piacenza; e si presta, valicate che sia l'Appennino, all'attacco di Bologna, lo conformità del voto del Consiglio Municipale di Pieve a Pelago, che proponeva giustamente una strada rotabile fra quel passo, e la Porretta. È di vitale interesse d'Italia il provvedere nel limite più breve all'attuazione di questa comunicazione pel' Appennino Lucchese, potendosi presentare da un momento all'altro una favorevole circostanza di entrare in guerra con l'Austria. La strada di Genova sarà terminata fra 8, o 10, anni;

su quella di Pontremoli ve ne vorranno almeno cinque o sei. Nell'anno decorso il Ministro della Guerra richiedeva di conoscere, se la strada fra il Modenese, ed il Lucchese fossero in grado di potersi al trasporto di un Corpo di Armata; la risposta, come ognuno può immaginarsi, fu negativa.

### STRADA DEI BAGNI DI LUCCA E DELLA GARFAGNANA

Alcuni vanno dicendo, a che costruire un'altra strada col Modenese, quando abbiamo quella dei Bagni di Lucca, e l'altra della Garfagnana?

Una tale osservazione considerata a prima vista sembrerebbe di una certa importanza. Infatti dopo avere speso delle forti somme per la costruzione della linea dei Bagni di Lucca per l'Abbadia, e per l'altra della Garfagnana per le Radici di S. Pellegrino, perchè dovremmo spendere di nuovo tre, o quattrocento mila franchi per una nuova comunicazione pel Barghigiano? Come è presumibile, che siati gettato tanto denaro per queste due linee senza prima considerare, se avrebbero corrisposto allo scopo della utilità? Prima di concordare alle proposte del paese di Barga abbisogna approfondire la questione, ed esaminare se le strade esistenti corrispondono allo scopo, cui mira il nuovo progetto, basandosi sulla ragione e sul fatto.

È dunque evidente, che, qualunque siasi la divergenza delle opinioni, conviene vedere, se la strada dei Bagni di Lucca, sia per la bontà del

tracciato, sia per le località percorse, terminata che sia potrà addivenire una comunicazione vantaggiosa per la provincia Modenese e Lucchese: e se l'altra della Garfagnana, che da molti anni è aperta, abbia arretrato, ed arrechi un'utile alle popolazioni.

Egli è un fatto che la strada dell'Abetone in oggi è più percorsa. Ciò è avvenuto, non solo per la costruzione della ferrovia Bolognese, ma a motivo della lunghezza del cammino, e delle forti pendenze, che in quelle s'incontrano pel passaggio dell'Abetone, e del monte di Barigazzo. Questi inconvenienti rimangono tutta via coll'attuazione della strada dei Bagni, che, come ognuno sa, si congiunge presso S. Marcello a quella per l'Abetone. Ora suppongasì ( il che non è possibile ) che la strada dell'Abetone sia frequentata di nuovo, che ne avverrebbe? Nè avverrebbe, che il commercio per abbreviare il cammino, non proseguirebbe per la linea dei Bagni, ma si dirigerebbe alla stazione della ferrovia Bolognese a Pracchia, distante da quattordici chilometri da S. Marcello. Se non avriamo, queste stesse osservazioni furono presentate dal Gio: civile di Lucca, che richiamato, tempo addietro, ad esternare il suo sentimento sull'utilità per la provincia della linea della Lima, concludeva, che dovevasi considerare una comunicazione meramente Comunale e non provinciale.

Il Municipio di Fieve a Pelago infinitamente convinto, che le strade rotabili, adocedite siano d'utilità, debbono essere della maggiore brevità, e con le minori possibili pendenze con deliberazione del

21 Luglio 1863, che più di sopra riportammo, proponeva di cambiare una parte del tracciato della strada fra Pieve a Pelago, e Parulla, ottenendo così una strada più breve e più piana; e quindi raccomandava, come una comunicazione di molta importanza una strada diretta con Barga. Di fronte ad una tale dichiarazione emessa da un Comune cointeressato nella questione, noi crediamo inutile di più trattarne, solo diremo che la strada dei Bagni di Lucca lungo la Lima doveva costruirsi per riunire gli abitanti di quelle località al restante della provincia.

Prima di parlare della strada della Garfagnana, noi crediamo ben fatto di tessere una succinta storia della medesima. Francesco IV Duca di Modena, dopo molti e molti progetti statigli sottoposti, decretava la strada per la Foce di S. Pellegrino detta delle Radici. In allora dicevasi che gli ingegneri per le difficoltà che incontravano pel passaggio dell' Appennino della Garfagnana, proponevano doverli scegliere per punto di passaggio il passo del Saltello nel Barghigiano, come il Monte più depresso; e quindi facendo passare la strada lungo il confine di Barga, farla rientrare nella Garfagnana alla Foce di Casertana. Questo Progetto che in sé stesso viziatissimo sarebbe stato meno peggio di quello adottato, fu rejetto, perchè ad ogni costo non volevasi una strada negli altipiani del Barghigiano, prevedendo che sarebbe stata perseguita per Barga. Non deve fare dunque meraviglia,

se mancata la libertà d'azione all'ingegnere di dare alla strada quella direzione richiesta dalla natura, cadeva nell'atto dell'esecuzione in errori gravissimi.

Egli adottava per alcuni chilometri il sistema delle Curve a 5 per elevarsi alla sommità del monte, sistema che non solo costringe i cavalli ad uno sforzo straordinario al cangiamento di direzione, ma viene ad accrescere nella sommità l'inclinazione, ed aumentarne la lunghezza. La condizione che deve raggiungere un buon tracciato di una strada Appennina, quale è quello della maggiore brevità, non fu ottenuto col sistema adottato dall'ingegnere, al quale però non può farne una colpa, attese le difficoltà incontrate nella montagna da superare ed è per tale ragione, che questa strada nel suo sviluppo è lunghissima, con pendenze eccessive, ed esposta per lungo tratto sul Crinale dell'Appennino; talchè si rende impraticabile nella stagione invernale.

Pur troppo il fine che ebbe in mente di raggiungere Francesco IV ha avuto il suo effetto; e fu quello di costruire una strada non pel commercio della Toscana (che anzi, come tutti conoscono, cercava ogni mezzo per impedire ai suoi sudditi, che avessero relazioni con gli altri Italiani) ma di dar loro un passo qualunque, perchè potessero recarsi a Modena, quando ve li richiama.

Che un'opera ordinata con questo secondo fine riuscire potesse nell'esecuzione perfetta, o almeno discreta, non era da sperarsi, ed il fatto l'ha comprovato, non essendo percosso che da rarissime

vetture. Essa non apporta alcun' utile commerciale alla stessa Garfagnana, essendo posta in un angolo dell' estremità della medesima, e segregata dalla maggiore parte delle popolazioni delle vallate del fiume Serchio: talchè la strada delle Radici non avvantaggi nè il commercio locale, nè il generale. Il solo commercio che ne approfitta è quello del carbone e del legname, che si estrae dalle montagne delle Radici, e dall' altri confini; e per questa parte è utile ai possidenti del boschè, che senza di quella via non ritrarrerebbero alcun profitto dai loro possedii. Ciò che noi asseriamo è pretta verità, e sfidiamo chiunque a contraddirci. E dopo tali fatti può affermarsi, che aprendosi una strada per Barga si creerebbe una concorrenza a quella della Garfagnana con danno di quella popolazione, che è chiamata a fare parte della nostra provincia? Come può darsi, che si apra una concorrenza alla strada della Garfagnana, quando il fatto ci addimostra, che non è percorsa, se non da quel viaggiatore, che dotato di santa pazienza, adagiatosi in buon letto tirato da robusti cavalli si rassegni, partendo da Castelnuovo, di passare otto lunghe ore, prima di raggiungere la Foce di S. Pellegrino delle Radici? Ed ancorchè avvenisse una tale concorrenza può essa mai contrabilanciare interessi tanto maggiori, come quelli a' quali si vorrebbe provvedere col nuovo Progetto? Se vogliamo promuovere il benessere, ed accrescere la floridezza e la ricchezza generale della provincia, è gioco forza di costruire la linea per Barga, che oltre ad essere più breve

di chilometri 45 della linea dei Ragni, e di chilometri 31 dell'altra della Garfagnana, non presenta difficoltà pel transito dell'Appennino, ed offre altresì alla stessa Garfagnana un mezzo di comunicazione col Modenese pianeggiante, e facile.

#### **STRADA FERRATA**

Per le quali cose descritte ci sembra di avere dimostrato bastantemente la nuova esistenza delle obiezioni sopra annunciate. Troiteremo ora dell'ultimo rilievo, dimostrando la convenienza e la necessità di una strada Appennina per Barga, ancorchè si ottenesse la ferrovia lungo il Serchio.

Perchè un Progetto di una strada ferrata sia accolto favorevolmente dall'opinione pubblica, deve dimostrarsi che percorrerebbe delle località, nelle quali sia agglomerata una popolazione sufficiente all'intento di ottenere un profitto corrispondente alla spesa occorrente per effluirla. Questo elemento che è di massima importanza, si raggiunge non solo dai centri delle popolazioni, che le ferrovie traversano, ma dall'altre sparse, che possono facilmente giovare della linea ferroviaria. In qui ne avviene, che nel presupposto interesse delle popolazioni beneficate da una linea ferroviaria, si comprendono tutte quelle, che alla medesima possono accedere con le strade esistenti, oppure con altre, che è loro possibile di costruire.

E massima ormai innegabile, che le strade re-  
tabili sono alle ferrovie, come le vene all'arterie

del corpo umano. Noi ammettiamo che si realizzi la ferrovia tracciata dal Padre Antonicelli, che, mosse da Lucca, segue il corso del Fiume Serchio fino a Castelnuovo; indi prosegue lungo la Valle della Garlagnana racchiusa dagli Appennini, e giungendo al di sopra di Fivizzano con un Tunnel nell' Appennino di Salsabe si volge a Scardiano per Beggio. Questa linea, oltre a beneficiare le popolazioni della pianura Lucchese, e della montagna, sarà di beneficio agli abitanti transappennini, ogni qual volta sia concesso ai medesimi di percorrere e valicare l' Appennino con la maggiore brevità possibile. Questo sentimento non è nostro, fu espresso già dagli Ingegneri Casticelli, padre Inghirami, e dal sig. Barosi nel loro scritto sulla ferrovia lungo il Serchio, stampati a Lucca nel 1860, Tipografia Landi, ne' quali dichiaravasi, che una strada ferrata lungo il Serchio era maggiormente utile e profittevole, se a questa si unissero con una nuova facile comunicazione l' adiacenti valli transappennine.

Portiamo la riprova un' esempio. Gli abitanti di monte Fiorino, il paese già distante da Barga, costruita che fosse la ferrovia Lucca Beggio, per approfittarne, venendo in Toscana, dovrebbero percorrere un cammino di 16 o 17 chilometri per raggiungere le stazioni della Galla o del Mulino di Canaparola, e quindi imbarcarsi sulla ferrovia, percorrere chilometri 78 per giungere alla stazione di Castelvecchio nel piano di Barga: quando movendo direttamente per Barga si troverebbero alla stessa stazione di Castelvecchio coll' avere percorso



soli chilometri cinquanta. Ora se per la popolazione di monte Fierino è di vantaggio una strada per Barga, che la unisce più sollecitamente alla ferrovia, con più ragione l'altre popolazioni avranno il loro torna conto di approfittarsi della medesima per economia di tempo e di spesa. Qui vi faremo osservare che per chilometri 40 di ferrovia una tonnellata di merci paga pel trasporto L. 6. 40; quale tariffa offre largo campo all'industria privata di fare concorrenza pel trasporto alle ferrovie per tratti di non lungo viaggio. Fatti questi fatti la conclusione si è, che attuandosi una ferrovia lungo il Serchio, per interesse ed utilità di questa si richiede una nuova comunicazione con le popolazioni d'oltre Appennino.

Ebbene, ci sentiamo rispondere, faremo la strada Appennina per Barga, quando si effettuerà la ferrovia lungo il Serchio; ma al presente è un'opera gettata; le strade rotabili sono finite il loro tempo, stante che di fronte alle vie ferrate sono divenute ciò che sono le vie mulattiere alle rotabili. Una tale dottrina accolta, che fosse, contraddirebbe alla legge del progresso sociale; e se egli è vero come pure è verissimo, che le strade sono indizio di civiltà e delle condizioni di un paese, disgraziati, ed infelici rimarrebbero per sempre quei centri, che fossero nell'impossibilità di costruirsi delle ferrovie.

Cavour diceva — Che al popolo che si vuole educare alla libertà, è mestieri dargli i mezzi di giungere al ben essere — La libertà non esister

finchè a che si trovino delle popolazioni senza potere portarsi da un luogo all'altro, sino a che vi siano delle popolazioni abbandonate a se stesse, e costrette dalla miseria ad invidiare la prosperità altrui. Questi elementi d'invidia e di discordia non possono scomparire che alla sola condizione, che il Governo, e la provincia porgano nella debita proporzione un aiuto a quelle Comuni che da loro stesse non abbiano il modo di attuare le opere richieste al conseguimento del loro ben essere.

Nell'impossibilità di costruire delle ferrovie, devonsi attendere a trarre il migliore partito da una strada rotabile, preferendo le località, che sono indicate dalla natura, come più adatte ad ottenere delle vie pianeggianti, brevi, senza entro pendenze. In tale modo costruiremo dell'opere atte ad essere trasformate, sia in ferrovia a cavalli, sia secondo il sistema Fell, messo in pratica sul Moncuccolo, sia in quei tratti e perfezionamenti, che dal Progetto della scienza si attendono. Ed ecco che allora non potrà dirsi un'opera perduta, un'opera inutile, quella che per noi si difende.

Quantunque le valli Appenniniche verso mezzo giorno si presentino sempre ripide, pure l'Appennino del territorio di Borgo si presta favorevolmente per una strada ruotabile, atteso le diverse convalli ivi esistenti, che permettono di adottare un tracciato con inclinazioni più uniformi, e che decregono nella sommità del monte. Per gli studi tecnici dell'ingegnere sig. Fossì, come rilevasi dalla pianta da esso eseguita, si valerebbe l'Ap-

pendenze con pendenza la minima non maggiore del 6,4°; e tutte le dette correnti al piano stradale da Barga a Borgo a Mozzano si raggiungerebbe il Crine dell' Appennino col percorrere interpolatamente brevi tratti di strada con pendenza del 6,4° Noi crediamo, che uno a qui non si siano costruite delle strade Appennine in così favorevoli circostanze. Oltre di che si raggiungere, alzandosi una via pel Barghigiano da allacciarsi con quella Modenese da Sassuolo, e con l'altra di Pieve a Pelago, il beneficio inapprezzabile di ravvicinare Lucca a Modena, e a Reggio, e di aprire una nuova comunicazione fra Lucca e Bologna. La distanza fra Lucca e Modena sarebbe di Chilometri 134, fra Lucca e Reggio, proseguendo direttamente da Sassuolo a Rubiera di Chilometri 146. Noi conosciamo che la Ferrovia fra Lucca e Modena misura Chilometri 179; fra Lucca e Reggio Chilometri 203, e che la linea progettata dal Padre Antonelli per Reggio misurerebbe Chilometri 191, cosicchè con la strada con Barga si abbrevierebbe il cammino di Chilometri 45 fra Lucca e Modena, di Chilometri 57 fra Lucca e Reggio, ed in confronto della linea Antonelli si avrebbe un risparmio di Chilometri 48.

Non intendiamo con ciò di istituire un parallelo fra la via per Barga, e la Ferrovia Padovana, essendochè le vie carrettabili non possono per la utilità eguagliarsi alle Ferrovie, e solo sosteniamo, che a motivo della forti tariffe per le Ferrovie, e per una diminuzione così notevole nel cammino, la

via per Barga sarebbe necessariamente percorsa dalle popolazioni transappenniniche.

Nel non abbiamo più barriere doganali, tuttavia le produzioni della provincia Modenese rimangono quasi ignote a noi, e quelle relazioni che esistevano in tempo addietro fra le provincie Modenese e Lucchese vanno estinguendosi in ragione dei cessanti interessi commerciali. Il passato, come il presente c' insegna di attivare una nuova comunicazione in surrogazione all' esistenti viali inutili: questa non sarà un' opera gettata, un' opera paragonabile alle vie mulattiere della Montagna, ma sarà una linea richiesta dalla nostra posizione Geografica; se come abbiamo fede, avverrà, che il Vapore, questo rifiorato della civiltà moderna, per perfezionamenti inventati dalla scienza, e' impiegherà sulle vie ordinarie carrozzabile, la linea per Barga sarà una linea d' interesse nazionale, come la più breve ed in linea retta fra Livorno e Milano.

## IL PAESE DI BARGA (1)

La provincia della Garfagnana a senso dei geografi, a ponente è divisa dalla Lunigiana mediante il monte Toa; a levante si estende fino al torrente

(1) Il popolo fiorentino nel suo stato di Agricoltura, nell'anno 1850 in parlata del Vocabolario di Bepicini — Di questo Vocabolario parlano ed insegnano a noi modella per l'agricoltura, se si apriva un canale diretto da Barga nella Lunigiana, la quale di più comunicava con le terre della Toscana. Oltre a vedere ed intendere che l'acqua del Mugello era maggiore e maggiore più della, di maggiore qualità derivabile senza l'intercessione degli altri, che si avevano, e l'irrigazione da quella, che si avevano, e quindi l'abbondanza del raccolto e l'abbondanza in proprietà del maggior utile, che ricevevano dal frutto del loro lavoro —

Fregana, che la separa dalla Provincia lucchese, ed a tramontana ed a mezzo giorno è racchiusa dagli Appennini modanesi, e dai monti Apuani. Le città di Castelnuovo ed il paese di Barga sono i due paesi i più considerabili di questa Provincia, e sotto l'aspetto geografico Castelnuovo è il capo luogo della Garfagnana superiore, mentre Barga è il Capo luogo della Garfagnana inferiore. Il paese di Barga rimonta ad epoca remota; è posto a cavallo dell' Appennino a chilometri quattro di distanza dal Serchio, la sua popolazione è di due mila abitanti, con dei fabbricati rimarchabili: ha un Teatro pubblico, costruito fin dal 1609, possiede dei magnifici quadri della Bobbia, un pulpito a base rilievo in marmo, forse il più antico che esista in Toscana del rinascimento della scultura, ed altri monumenti pregevoli: si distingue fin dai tempi antichi, fondando istituzioni di educazione e di carità, e s'interessa sempre per l'istruzione del popolo. Una Deliberazione del Consoli di Barga del 29 Dicembre 1476 ci addimstra l' interesse dei nostri Padri a promuovere l'istruzione della Gioventù. Essa è del seguente tenore — « Deliberarono, « che Pietro di Jacopo Pierucci, e Pietro di Niccolò « di Cristofano Angelii dovessero ritirare per un « anno la metà del Canoni dei feudi Pubblici ( ne « segue la descrizione ) per comprare con un simile « assegnamento dei libri necessari agli studi, ai quali « attualmente attendevano la Pija, e che dopo di loro « dovessero servire li detti libri per gli altri scolari « Barghigiani, che si fossero applicati agli studi: »

Questa saggia disposizione che testimonia il grado di civiltà di una popolazione, occorre sì, che Gio. Battista Strozzi nell'orazione funebre di Ferdinando I. potè dire — « Ebbe ai primi anni sì  
« generosa pianta ( Ferdinando I. ) a sua custodia  
« un Angello, uno del sette, che Barga ammirabile  
« tutti in uno stesso tempo produsse, adducendo  
« agli altri cagione di maravigliarsi meno, che possa  
« la Greca tutta vantarsi del sette savi suoi sì fa-  
« mosi. E noi se volessimo onestamente l'ecce-  
« lezza di Toscani ingegni celebrare, non potremmo  
« restarne per testimonianza charesima, che di Barga  
« sola sette sì grandi splendori uscirono insieme? »

La storia ci racconta, che Barga trovossi implicata in tutte le guerre, che combatterono fra loro le Repubbliche di Firenze, di Lucca, e di Pisa, ora alleandosi con l'una, ora con l'altra, per mantenere la sua indipendenza; finchè non potendo resistere contro tanti nemici, che soggiocarla volevano, fu costretta nel 1340 ad unirsi irrevocabilmente a Firenze, firmando un trattato con le condizioni le più onorevoli. La Repubblica Fiorentina mantenne inviolabilmente i suoi patti, munendo Barga di un presidio, soccorrendola di danaro, e difendendola in molte battaglie combattute vittoriose con Lucca, e con i Duchi di Milano sotto le mura di casa. Da quale interesse era spinta la repubblica di Firenze per mantenersi nel possesso del paese di Barga, segregato e lontano dal suo territorio? Firenze considerava il paese di Barga, come centro strategico pel passaggio in Lombardia. Questo solo fatto ci

mostre, che fin dai tempi antichi l'Appennino di Barga riconoscevasi pel passo il più agevole e più breve dalla Toscana al Modenese; prerogativa che naturalmente conserva tutt'ora.

La configurazione dell'Appennino di Barga non è cambiata: ed il territorio di Barga, rimanendo quasi in linea retta fra Lucca e Reggio, città quest'ultima, alla quale convergono le ferrovie della Lombardia, e della Venezia, è topograficamente destinata a divenire la via di commercio fra la Toscana, e le provincie dell'alta Italia.

Se sotto il Governo Lorenese tale non è stato considerato, nel dover al frazionamento dell'Italia in tanti microscopici stati ed all'imperizia ed al male valere dei governanti. Col famoso trattato del 1845 Barga mantenevasi unita a Firenze, benchè da questa separata malgrado che per la sua posizione fosse destinata a fare parte della famiglia Lucchese; e dopo la morte di Maria Luisa di Parma, pensare doveva sotto gli auspici del Governo Modenese. Da quel momento il paese di Barga consideravasi, come possesso transitorio della Toscana e qualunque richiesta di miglioramento, qualunque Progetto di strade erano inesorabilmente respinti. Una convenzione fra Barga e la repubblica di Lucca, per la quale questa arresi obbligata ad non allargare la via malghiera esistente nel monte di Gragne di dominio diretto della Comune di Barga, e molto meno a tracciarne una nuova, col trattato del 1844 su la Toscana, Modena, e Lucca fu annullato senza neppure richiederne un parere dal Municipio.

Questo patto vollessi considerarsi antisociale, come un portato dei tempi barbari ed un impedimento al libero commercio; ma il vero si è, che fu imposto providamente da' nostri affine d'impedire alla repubblica Lucchese, non benemerita a Barga, di costruire una strada commerciale colla Garfagnana sulla sponda destra del Serchio, mentre che facendola passare sulla sinistra pel territorio di Barga ottenevansi il vantaggio della brevità, e di una maggiore solidità del terreno — Le quali cose appariscono manifestamente da questo, che nell'anno 1812 per Decreto del Governo Francese era stata decretata la strada della Garfagnana pel territorio di Barga a forma degli studi dell'ingegnere Garella, la quale non ebbe poi effetto, essendo caduto il Governo, che l'aveva ordinata. Non ostante che tante disgraziate circostanze abbiano impedita la costruzione della strada nazionale della Garfagnana sulla sponda sinistra del Serchio, noi dovremmo avere una comunicazione con il paese di Galliano da tenersi lungo la Ripa di Rapagnana, d'utilità per ambedue i paesi, e di necessità suprema in oggi per noi; e l'altra di una maggiore importanza pel' Appennino con il Modenese.

Or dimandiamo noi, potrà dirsi, che il paese di Barga sia posto in luogo di montagna in luogo inaccessibile, e lontano dal commercio umano? Non vi è un paese della provincia, che non sia stato dal Governo passato, o dal presente in qualche modo aiutato, e soccorso, il paese di Barga non può dire altrettanto, non avendo ritirato per qualunque siasi



titolo, neppur un centesimo; benchè gli si dovesse usare del riguardo, anzi fosse un dovere, un'obbligo di venire in aiuto ad una popolazione, che per la perdita delle franchigie, e dei privilegi, che possedeva, non potendo, nell'isolamento in cui trovasi provvedere alle proprie sussistenze coll'industria, è costretta ad emigrare in gran numero nelle più lontane regioni, lasciandovi molti e molti la vita, e con la vita, andando dispersi quei risparmi, che con tante fatiche avevano radunati per i loro figli. Noi abbiamo fede che se soddisfarli a' giusti desideri del municipio di Barga, rifiutando direttamente, attuati che s'anno, a vantaggio della provincia: e ne abbiamo fede, perchè non può esservi libertà, se è disgiunta dalla fraternità e dall'uguaglianza.

## CONCLUSIONE

Una strada pel' Appennino di Barga da allacciarsi a quella di Pieve a Pelago, ed all'altra che si costruisce per Sassuolo, provincia Modenese, è non solo di utilità per le provincie di Lucca, ma anche necessaria per la nazione, come strada militare.

Essa, oltre alle felici condizioni topografiche, riunisce l'altro elemento della brevità, ravvicinando Lucca e Modena di chilometri 46 in confronto di quella del Bagui di Lucca, e dell'altra della Garfagnana per la Foss di S. Pellegrino di chilometri 31.

Ravvicina Lucca a Modena in confronto della Ferrovia Lucca-Bologna e Modena di chilometri 45; e di Lucca Bologna, Raggio di chilometri, 57,

La città di Lucca acquisterebbe una nuova comunicazione con Bologna, proseguendo la linea di Barga e Pieve a Pelago alla stazione della Porretta, conforme al Progetto proposto dal Municipio di Pieve a Pelago.

È più breve della linea ferroviaria progettata lungo la Valle del Serchio dal Padre Antonelli di chilometri 48.

Colla linea per Barga si reca ancora un vantaggio al Porto di Livorno, venendosi a ravvicinare sempre più la Città di Reggio a Livorno.

La distanza da Genova a Reggio per Novi, Tortona, Piacenza Reggio, è di chilometri 256, mentre da Livorno a Reggio per Barga v'è una distanza di chilometri 186.

Ognun l'esempio degli altri, e l'esperienza toglie ai nostri amministratori ogni scusa di rimanere colle mani alla cintola in così grande bisogno della nostra provincia. Di tutto ridiposi in fondo al buon volere, poichè ognuno che voglia trova il modo appropriato di ottenere l'effettuazione di quanto desidera. L'Italia ha mostrato di comprendere quale potente strumento di unificazione politica, e di prosperità commerciale siano le strade. Essa non ha risparmiato sacrifici pel presente, nè ricusato gravosi carichi per l'avvenire, affine di effettuare la costruzione. Noi raccomandiamo il Progetto della strada Appennina per Barga alla attenzione del Consiglio Provinciale di Lucca, che non v'è argomento più meritevole: essendochè si può disporre rispetto all'avvenire industriale, che è riservato all'Italia,

ma intanto al suo avvenire commerciale, ci sembra, che non possa esservi differenza di opinione.

E qui daremo termine al nostro ragionamento, trascrivendo alcune parole dette dall' onorevole BuscOMPAGNI al parlamento Italiano, meritevoli di essere conosciute e meditate da tutti.

— Noi abbiamo in Italia due, nemici, il Governo Austriaco, il Governo Papale. Di questi due nemici, io non mi sgomento, perchè vedo il giorno in cui il territorio d' Italia ne sarà sgombrato. Avvi un terzo nemico, credo tanto più pericoloso, in quanto io non so, quando ne saranno schiantate le radici, e sapete quali è questo terzo nemico? È il fare niente, quella beatitudine del dolce fare niente dei nostri avi. L' Italia fece prove di mirabili virtù superò l'aspettazione di tutti, ma non ha ancora prova di attività nel provvedere sapientemente, alacremente ai propri interessi. Questa alacrità non la vedo; bisogna che noi conquistiamo tutti i nostri forti, non la vedo in questo Parlamento, non la vedo nelle elezioni, non la vedo nel modo in cui si amministrano gli affari della provincia, delle Comuni. A noi non è dato mutare ad un tratto le abitudini della nostra Patria, a noi è dato solo di aprire un largo campo, in cui possa esercitarsi la virtù degli Italiani in pro di tutti gli interessi della loro Patria, non solamente degli interessi politici, ma degli interessi economici, degli interessi amministrativi, degli interessi d' ogni giorno, di quegli interessi, cui s' informano le abitudini di tutti gli uomini, qualunque siano le loro condizioni in pre di tutte le più piccole frazioni del

territorio: indi procederà quella grande trasformazione, che il tempo solo può compiere. Questa trasformazione sarebbe una pazzia, se noi credessimo di poterla operare ad un tratto. Pare avremo fatto una bella e gloriosa opera, se noi faremo un complesso di leggi tali, per cui si dica, che noi abbiamo, per quanto si poteva, cercato di favorire; e di avvilgere l'attività Italiana: perciò io mi sono rallegrato di trovare in questa legge la consacrazione di un principio molto essenziale, e lo renderò volentieri il mio voto, tenendola, come frontespizio all'edificio, che noi dobbiamo inalzare alla prosperità ed alla libertà d' Italia —

Roma 1 Settembre 1863.



## R E L A Z I O N E

Alcuni abitanti di Barga con Istanza avanzata nel 17 Settembre 1860 al Governatore della Toscana chiesero, che venisse costrutta una strada regolabile, che mettesse in comunicazione la Lombardia col loro paese.

In seguito di questa Istanza il Municipio di Barga con deliberazione del 1 Gennaio 1862 incaricò l'assistente sig. Galgani di riferire sull'utilità della strada, che reclamavasi, ed avendo questo chiesto che venissegli associato un Ingegnere superiore, venne eletto a tale uopo il sig. Fossi Ingegnere capo; e fu nominata una commissione composta dei signori capitano Antonio Cardosi Carrara, Francesco Marchini, ed Enrico Bertacchi, perchè sollecitassero la esecuzione di questo affare.

Eseguirono i signori Fossi e Galgani nel 28 Marzo 1862 la commissione loro affidata.

Dalla loro relazione risulta, che essendosi con decreto del 26 Agosto 1859 dal sig. Farini dittatore delle provincie Modenesi ordinata, come opera di pubblica utilità la costruzione di una strada carreggiabile da Sassuolo alla Foce della Radice per Castellarano e monte Florino, è d'interesse non solo del Municipio di Barga, ma anche dell'intera provincia di Lucca, che sia aperta una strada, che partendo da Barga venga a congiungersi con quella in via di costruzione ordinata, dal Dittatore Farini, e

che pel piano dei Lagetti, Trassinoro, monte Fiorino e Sassuolo si condurrà a Modena e Reggio.

In tale guisa si avrebbe la più breve comunicazione fra Lucca, Livorno, e le provincie Modenesi, perchè questa strada avrebbe una lunghezza non maggiore di miglia toscane dedotti da Barga al luogo, ove deve congiungersi colla strada Modenese.

Dimostrano inoltre che sarebbe situata in terreno solidissimo, esposta a mezzo giorno ed soggetta alle valanghe della neve pel boschi, che la costeggiano, ed avrebbe una pendenza del 5. 35: ed importerebbe la spesa di lire italiane 240, 000.

Questa relazione è corredata dal necessario profilo e disegni, oltre una tavola planimetrica.

Fanno pure un ragguaglio della utilità, che pel prodotti agrari, pel legname, pel carbone, bestiami, ed altri generi ne risentirebbe il commercio; e dicono che Lucca trarrebbe un compenso sì dannu, che ha risentito dalla linea ferroviaria litoranea, e che può risentire, se venisser costruite altre linee ferroviarie, che si congiungessero colla medesima, e la lasciassero isolata, siccome se n'è formato il progetto.

Questa relazione venne approvata dal Consiglio Comunale di Barga.

Ad essa succedono varie memorie della commissione nominata dal detto Consiglio, le quali in sostanza dimostrano, che la strada in progetto è la più breve fra tutte quelle, che sono state costruite, e che possono servire di comunicazione fra Modena e Lucca quali sono quelle che partendo da Modena

per Pieve a Pelago passa dal Bagni di Lucca, e quella che da Modena per Sassuolo passa per Castellonovo di Garfagnana, che è chiamata delle Radici.

Sottoposto questo progetto all'esame del Consiglio distrettuale del Borgo a Mozzano, esso pure all'unanimità deliberò che il Consiglio Provinciale voglia prendere in considerazione la strada proposta dall'Ingegnere capo Fossì, e così mettere in comunicazione la provincia Lucchese e Toscana con la Lombardia estense, e tutto l'ex Ducato di Modena.

Ma questo progetto non ha ricevuto soltanto l'approvazione del Consiglio Distrettuale del Borgo a Mozzano, ma anche quella delle Comuni Subappennine estensi.

Il Comune di monte Fiorino nel 28 Novembre 1862 deliberava, che si desse comunicazione a quello di Barga, che esso pure credeva, che sarebbe stato di grande utilità che la nuova strada nazionale, che da Sassuolo mette per Castellarano a monte Fiorino al Valico delle Radici presso S. Pellegrino, giunta che fosse al piano del Lagotti si diramasse pel Sallente a Barga ed a Lucca, ed incaricava la Giunta Municipale di aprire trattative a quest'oggetto col Municipio di Barga.

Il Consiglio pure di Pieve a Pelago con deliberazione del 21 Luglio prossimo passato ha riconosciuto di molta importanza l'apertura di una strada, che cominciando dal Ponte S. Anna-Pelago fosse di comunicazione con Barga e con Lucca; ed ha invitata la Regia Prefettura di Modena, qualora trovi effettuabile il Progetto, a volere provocare il concorso del Comune limitrofo, offerendosi di concor-

rare alla spesa per la sua costruzione sul territorio Modanese: ed il suo Sindaco con ufficiale del 4 Settembre prossimo passato ha dato comunicazione di queste deliberazioni al Genfalconiere di Barga.

Sottoposta la Deliberazione del Consiglio Distrettuale del Barga a Mozzano al Consiglio Provinciale, questi ordinò nell' Adunanza del 23 Settembre 1862, che l'Ingegnere capo Eugenio Gianì prendesse in esame le carte relative al progetto della strada, che si propone di costruire, ed emettesse la sua relazione in proposito.

Ed infatti questi la emise nel 23 Luglio 1863.

Avverte in essa che la mancanza di una ferrovia, che risalendo la Valle del Serchio apre una comunicazione breve quanta spedita tra la provincia di Livorno, Pisa, e Lucca colla Lombardia, fa vieppiù sentire il bisogno di una comoda strada ruotabile, che per quanto è possibile conservi alla provincia di Lucca parte almeno del transito delle merci, e dei viaggiatori, che non vorranno profittare della ferrovia, che si va costruendo tra Bologna e Padova.

Ciò premesso, distingue le popolazioni provenienti dalle province Lombarde, e facenti capo a Modena, da quelle situate nella estrema porzione della zona interposta tra Reggio, Modena, la strada Nazionale Modanese, l'Appennino Toscano, e le montagne che separano la Garfagnana dalla contermina Lunigiana — Quanto alle prime dice, che profitteranno della strada ferrata, mentre le seconde si varranno della nuova strada, che transitando



per Barga porterà a Lucca, perchè essendo troppo lontane da Modena, preferiranno di trasferirsi a Lucca, come più prossima, anzichè recarsi a Modena per raggiungere la strada ferrata.

E bensì vero, osserva lo stesso Ingegnere, che gli abitanti della zona preindicata sono già varie strade per trasferirsi colla loro merci in Toscana, come è quella delle Radici, quella Modenese che varca l'Appennino dell'Abbone, e scende a Pistoja quella di Monsummano, e l'altra per la Valle di Lima ai Bagni di Lucca: ma essendo la strada in progetto la più breve, e la più comoda per arrivare a Lucca, avrà sempre la preferenza su tutta queste strade, e sarà di molta utilità per la provincia Lucchese, non che per la terra importante di Barga e pel suo territorio pel facile smercio, che vi traverteranno i suoi prodotti, ed in specie il legname, di cui abbonda.

Soggiunge che la strada della — delle Radici — avrà sempre un'importanza, perchè attraversa l'altra Valle del Serchio, quasi in tutta la sua lunghezza, e sebbene non percorra terre e paesi situati in condizioni commerciali molto favorevoli, tranne Castelnovo, ne approfitta tutta la Garfagnana. Ciò non ostante la strada in esame a senso dello stesso Ingegnere non può temere la concorrenza di nessun'altra, perchè essendo la più breve sarà sempre preferita dai viaggiatori, e dalle merci, che provengono dal territorio Modenese. Così si esprime all'art. 1.<sup>a</sup> della sua relazione — E siccome le altre linee mal potrebbero certamente so-

« stendere il paragone con quella di cui parlavo, così  
« tutto porterebbe a ritenere che dovesse essere pro-  
« ferita pel trasporto dei viaggiatori, e delle merci. »

Presagisce la spesa in L. 540,000, facendo av-  
vertire, che se i signori ingegneri Fossì e Galgani  
le portavano a L. 240,000: fa perchè non si occu-  
parono che del tratto di strada che dal confine Mo-  
danese porta al subborgo di Barga detto il giardino,  
mentre esse crede, che occorressero dei miglioramenti  
anche per la strada rustabile, che attualmente con-  
duce da Barga a Calavorno.

Crede però che i miglioramenti da lui progettati  
fra la strada esistente fra Barga, e il Ponte a Cala-  
vorno possano differirsi, e che si debba intanto co-  
struire la nuova strada dal confine Modanese a Bar-  
ga, siccome si esprime al paragrafo 26 della rela-  
zione — Vero è bensì che i miglioramenti da farsi  
« nel tratto della strada situata fra il ponte a Cala-  
« vorno e Barga potrebbero differirsi, interessando  
« prima di tutto la costruzione della nuova linea  
« fino a S. Bartolomeo in Alto —

Termina finalmente col proporre, che si debba  
sottire il Consiglio Provinciale di Modena sulla pro-  
secuzione della nuova strada pel suo territorio; ma  
questa sua proposizione si è resa inutile dopo le de-  
liberazioni prese dai Comuni Modanesi, e delle quali  
abbiamo precedentemente fatto parola.

Prontata questa breve storia dei documenti che  
riguardano la strada in esame, non rimane se non  
che esporre il nostro remissivo parere.

A noi pare che la utilità che ridonderà alla Provincia di Lucca dalla costruzione di questa strada sia dimostrata colla maggiore evidenza dalla relazione dell'ingegnere capo.

Da questa si rileva, che essa come la più comoda, e la più breve vince ogni altra strada, non esclusa quella delle Radici, alla quale però non si nega importanza, perchè serve al commercio di tutta la Garfagnana. Quindi questa provincia non risentirà dalla nuova strada detrimenti notabili. E quando pure per ipotesi gli risentisse, non sarebbe questo un motivo, per cui la provincia Lucchese dovesse rinunciare ai propri vantaggi, giacchè ciascuna provincia deve pensare a migliorare le proprie condizioni, e dalla gara, che nasce tra loro, sorge un maggiore sviluppo del commercio e del ben essere generale.

Il commercio dunque della Lombardia colla Toscana farà capo, mercè questa nuova strada a Lucca, e tutta la provincia Lucchese ne ritrarrà non piccolo utile malgrado la strada ferrata, che da Bologna conduce a Pisa, perchè se di questa si varranno Modena, e Reggio non così faranno le provincie Subappennine Modanesi, essendo troppo la distanza del paese, che devono percorrere per arrivare alla ferrovia.

Ne può dubitarsi della rilevanza di questo commercio, giacchè consiste in legname di costruzione, in carbone, bestiami, e generi di esportazione dal Porto di Livorno e dalla provincia Lucchese, e menovati nella perizia Fossi, la quale è molto valuta-

bile per essere stata confermata dalla relazione dell'Ingegnere capo Giani.

I vantaggi inoltre che ridondano da questa strada sono provati dalle deliberazioni dei Comuni Modanesi Subappennini sopra citate, che ne raccomandano la costruzione.

E questa una nuova prova dell'utilità della strada in esame, perchè le popolazioni lombarde, sebbene possano profittare della strada delle Radici, di quella dell'Abetone di quella della Lima per Bagni di Lucca, non che della strada ferrata in costruzione da Bologna a Pistoia, che non esitano la reclamano.

L'ultima riprova dell'utilità di questa strada consiste, che essa si congiunge con due strade nazionali, quella cioè che da Modena conduce a Pieve a Pelicciolo, quella in via di costruzione ordinata dal Direttore Farini, come più rilevasi dalla pianta topografica esistente fra le carte di corredo.

Ma potrebbe obiettarsi che la spesa di Lire 545,000 presagita dal sig. Ingegnere capo è troppo gravosa. Deve però a questo proposito osservarsi, che se la spesa ha raggiunto questa somma, mentre la periale Fossì fu limitata a L. 240,000, è perchè il sig. Giani ha creduto dovere proporre anche notevoli miglioramenti per la strada ruotabile già esistente da Barga al Ponte a Calavorno, ma ha soggiunto, che questi miglioramenti possono differirsi e che ora interessa che sia costruita la strada dal confine Modanese a Barga.

Quindi non v'è urgenza, perchè la provincia di Lucca debba sborsare tutta questa somma, ma può pagarne una somma non molto superiore a quella presagita in L. 240,000, dall'Ingegnere Foss, limitandosi per ora a costruire la nuova strada dal confine Modanese a Barga, perchè in tale guisa darà prontamente sblocco al commercio tra la Lombardia, Lucca, Pisa e Livorno, essendo la strada attualmente tra Barga e Calci-seno, comodamente praticabile fuorchè in alcuni pochi luoghi, ove esistono alcune forti pendenze, che la rendono disagiata, ma che possono facilmente togliersi, quando le finanze della provincia siano in grado di poterlo fare.

È inoltre da notarsi, che la spesa non sarà del tutto a carico della provincia, perchè la strada che si progetta, è una prosecuzione di quella ordinata dal Dittatore Farini, per la quale questi nel decreto sopra citato del 20 Agosto 1859, ha dichiarato, che la spesa per la sua costruzione dovrà per un terzo essere a carico del Governo, il quale ne assumerà la manutenzione, dichiarandolo Nazionale.

Può dunque con tutto fondamento ritenersi, che il Governo assumerà lo stesso impegno per la strada, della quale si propone la costruzione e la spesa che ora sembra molto forte, soffrirà una sensibile riduzione.

Ma comunque ciò sia, noi crediamo che trattandosi di una strada che servirà a riattivare il commercio tra la Lombardia, Lucca, Pisa e Li-

verno, non debba tanto sottilmente guardarsi alla spesa, venendo questa di gran lunga compensata dall'utile, che se ne ritrarrà dal commercio, e dalla prosperità generale.<sup>1</sup>

IL RELATORE

AVV. PIETRO BELLUCCI

33 340334



